

LOS OVNIS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Uno de los secretos mas celosamente guardados por las Fuerzas Aéreas del III Reich durante la Segunda Guerra Mundial fue la construccion y experimentacion de aeronaves en forma de "platillo volante". Solo el precipitado desenlace de la guerra impidio su fabricación en serie y su empleo en misiones bélicas. Pero, ¿era ésta la temible "arma secreta" que tantas veces anuncio Hitler durante la Gran Guerra?

Por
MANUEL CARBALLAL

PRÓXIMO MILENIO, Nº 19 - Enero 1995

Cualquier aficionado a la historia de la aeronáutica se habrá encontrado en más de una ocasión bocetos de "platillos volantes" y aeronaves de forma discoidal en los catálogos y tratados de aviación. El propio Leonardo da Vinci, en su día, esbozó en sus dibujos los perfiles de naves de forma circular. Carros de guerra, fortalezas transportables y otros artefactos que, de haber llegado a volar, serían los perfectos antecesores de los modernos "platillos volantes". Más tarde, en la Alemania del siglo XIX, y como si de una premonición de los platillos nazis se tratara, el matemático y teórico de la aviación August Wilhelm Zachariae, hoy presa del olvido de la historia aeronáutica, experimentó con modelos de ala circular.

Posteriormente, en 1922, el británico Lee Richards desarrolló en Inglaterra un avión con ala circular que debía alcanzar una velocidad de 130 kms./h. y una velocidad de rodaje de unos 35 kms./h. Unos años más tarde, durante la década de los 30, se construyeron en EE. UU. varios diseños de aeronaves de ala circular que, con

posterioridad, llegarían a confundir a algunos ufólogos que los tomaron por evidencias de OVNIs estrellados en suelo americano.

PRIMERAS PATENTES DE "PLATILLOS VOLANTES"

En 1932 el norteamericano H. Zimmerman llevó a cabo varias pruebas con diferentes tipos de ala circular en el túnel de viento para comprobar la más pequeña distensión en sus extremos. Los resultados de esas pruebas fueron publicados en el Technical Report 431 (Informe Técnico 431) de la NACA (hoy NASA) produciendo auténtica sensación y desembocando en la patente USA 2.108.093, a la que se le encontró más tarde utilidad práctica en el Change Vought 173, que volaría por primera vez en 1942.

Otro de esos diseños, que según algunas revistas de aeronáutica alemanas *"debió tener muy buenas características para un aterrizaje corto"*, era el primer aeroplano Caldwell. Antiguo carpintero, Jonathan E. Caldwell había aprendido ingeniería aeronáutica como autodidacta. Fue tal su capacitación natural para esa rama de la Ciencia que llegó a constituir una compañía de fabricación aérea propia.

La compañía de Caldwell, Gray Goose Corporation, había diseñado al menos dos tipos de aeronaves con ala circular. Una de ellas era un pequeño helicóptero con fuselaje convencional, pero montado sobre la carlinga había un trípode que sostenía un gran disco de cuatro metros de diámetro del que sobresalían las palas giratorias.

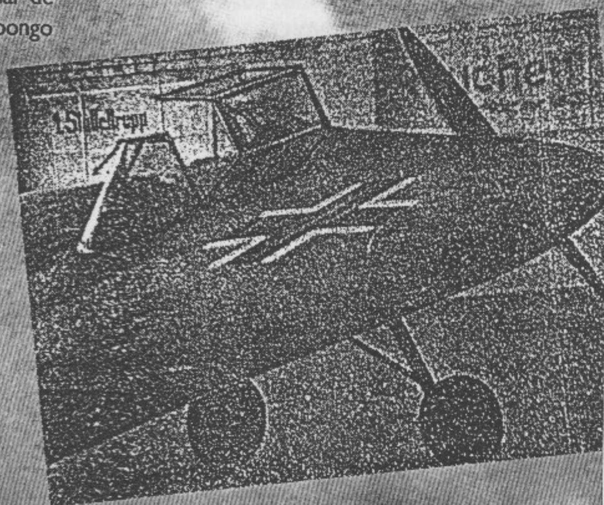
El otro prototipo, mucho más sofisticado, poseía una estructura parecida a un carrete, que consistía en dos armazones de madera contrachapada reforzados de acero y parecidos a grandes cajas de queso. Las dos secciones -que estaban diseñadas para girar en dirección opuesta y tenían un rotor de palas cortas que sobresalían de los bordes- estaban separadas por la carlinga del piloto, situada cerca del soporte del motor.

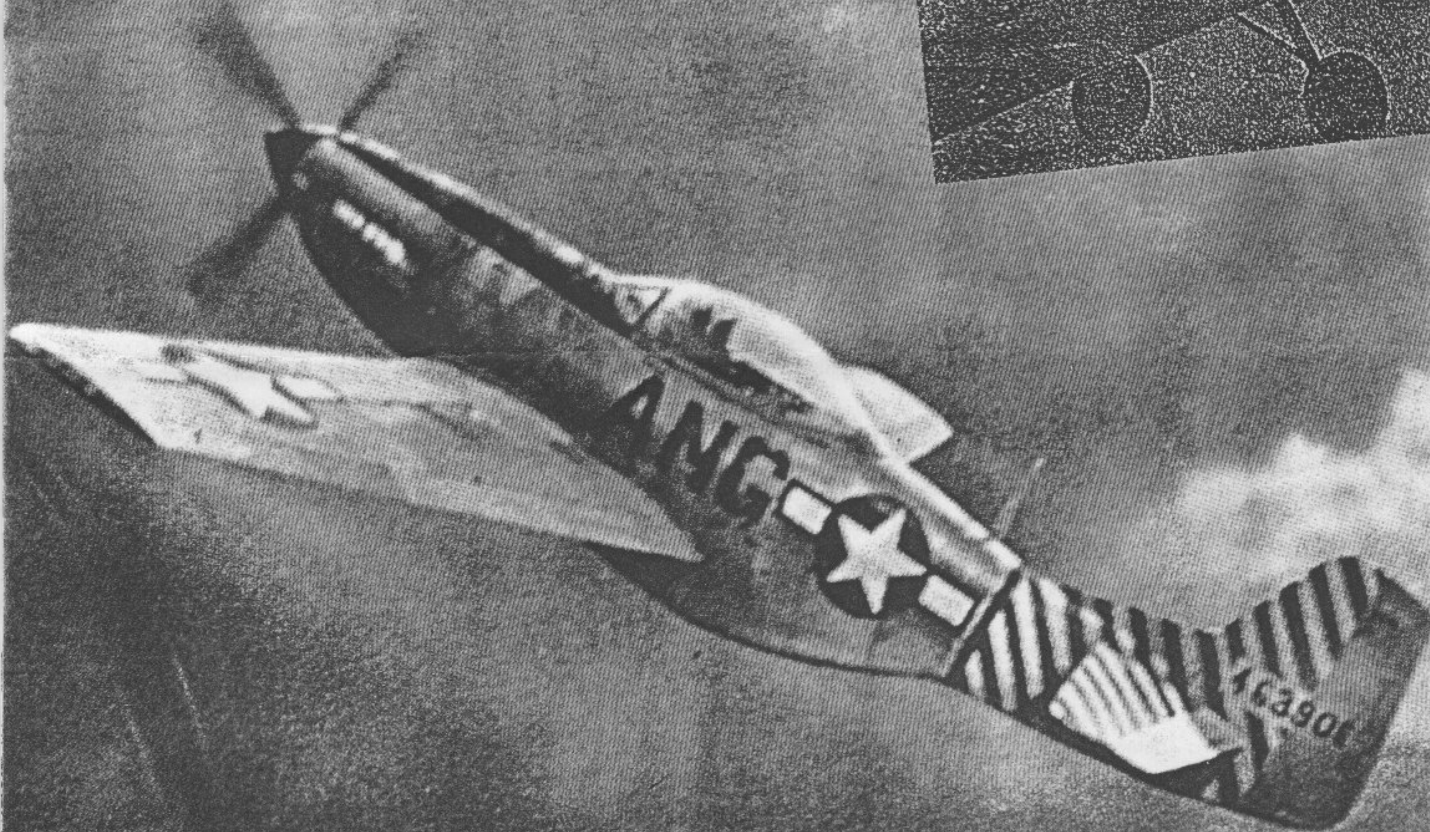
A pesar de que oficialmente los vuelos de prueba del aeroplano de ala circular de Caldwell se efectuaron en 1935, dispongo de referencias de la *Universidad de Miami* que apuntan a un diseño de ese mismo avión al menos un año antes.

En Mayo de 1949, los oficiales de la Fuerza Aérea norteamericana destinados a la recolección y estudio de in-



Arriba, Miguel Serrano autor del libro "Ovnis contra el nuevo orden mundial".





formes OVNI, recibieron una carta de un ciudadano de Maryland que afirmaba haber comprado años antes acciones de la *Gray Goose Corporation*, pequeña compañía local que se dedicaba a construir extraños aviones muy semejantes a los "platillos volantes" de los que la prensa norteamericana tanto hablaba en aquellos tiempos. Recordemos que dos años antes, el 24 de junio de 1947, se desata el fenómeno psicosocial de los "platillos voladores".

Siguiendo las indicaciones del denunciante, un equipo de la Fuerza Aérea, en compañía de la policía de Maryland, llegó hasta una vieja granja en Glen Burnie, que había servido años antes de hangares para Caldwell y su compañía aeronáutica local. En un destartalado cobertizo de ese suburbio, a diecisiete kilómetros al sur de Baltimore, encontraron los restos de un par de aeronaves de ala circular construidas por Jonathan Caldwell.

Al parecer, su habilidad para las aeronaves no era pareja a su facilidad para los negocios, y eso le llevó a la ruina. El ingenioso Caldwell no dudaba en vender alegremente acciones de su compañía cuando tenía problemas económicos y esa disgregación le llevó a la quiebra. Cuando en 1940 el Fiscal General de Maryland empezó a interesarse por la situación fiscal del ingeniero, éste desapareció dejando tras de sí aquellos restos de sus primeros "platillos volantes".

Con el tiempo los investigadores consiguieron localizar a un hombre que afirmaba haber pilotado uno de los diseños de ala circular de Caldwell sobre Washington diez años antes. Basándose en la fecha del vuelo y las descripciones del piloto (que afirmaba que el aeroplano de Caldwell no había ascendido más que una docena de metros durante unos minutos), la Fuerza Aérea concluyó que aquellos prototipos no podían ser los responsables de las denuncias sobre "platillos volantes" que estaban llegando de todo el país. Sin embargo, las fotografías de los restos encontrados en el cobertizo de la *Gray Goose Corporation*, pertenecientes a aquellos primeros prototipos americanos de ala circular, han aparecido con frecuencia en revistas y libros de ufología relacionándose con supuestos restos de OVNIs estrellados...

LOS PLATILLOS VOLANTES DEL III REICH

En su número correspondiente al mes de febrero de 1989 la revista alemana Flugzeuz publicaba el sorprendente informe de un oficial de la aviación alemana que supuestamente había protagonizado un insólito encuentro con un "platillo volante" en el aeródromo de Prag-Gbell, antes llamado Praha-Kbely, en 1943. Este es el polémico informe:

"Lugar de la observación: Escuela de Vuelos C14 en el aeródromo de Prag-Gbell.

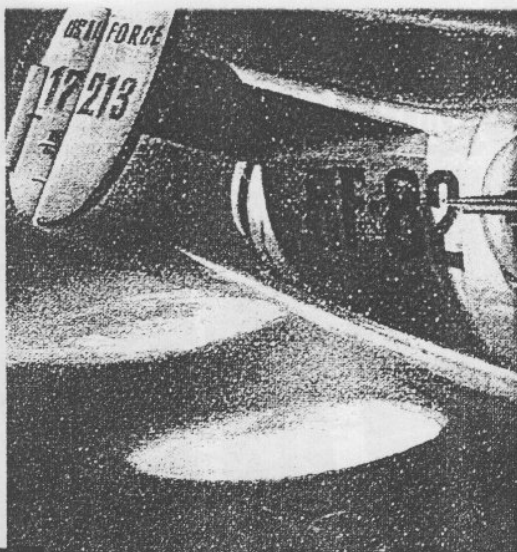
Fecha del suceso: agosto o septiembre de 1943, supuestamente un domingo (creo recordar que no había servicio). Tiempo bueno, seco y soleado.

Clase de observación: "Estaba con mis camaradas de vuelo en el campo y más concretamente, cerca de los edificios de la escuela. A una distancia de unos 2.000 metros del arsenal (situado completamente a la izquierda). Vea plano adjunto. El aparato está en el hangar, un disco de 5-6 metros de diámetro. Debajo del cuerpo, cuatro patas altas y delgadas".

Color: aluminio.

Altura: casi la de un hombre.

Grosor: de 30 a 40 centímetros, con un borde de varillaje exterior; tal vez eran orificios cuadrados.

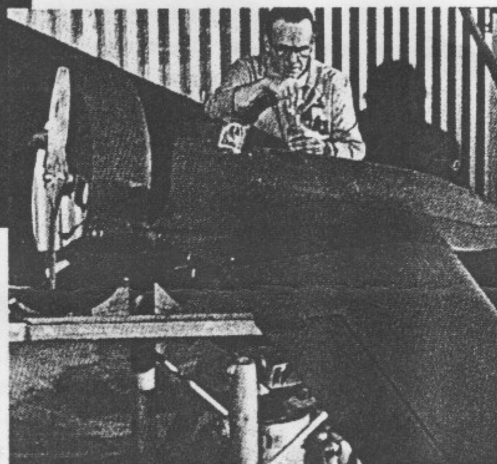




En la década de los años 30, se construyeron en EE.UU. varios diseños de aeronaves de ala circular que llegaron a confundir a algunos ufólogos que los tomaron por evidencias de OVNIS estrellados en suelo americano

La parte superior del cuerpo (casi un tercio de la altura total) se encogía sobre la mitad superior del disco, era plana, redondeada. Para la parte inferior véase croquis adjunto.

Vi con mis amigos cómo salía el aparato del hangar. Oímos entonces el estruendo de los motores; vimos el lado externo de disco girar y el aparato se encaminó lentamente y en línea recta hacia la parte sur del campo; entonces se elevó casi a un metro. Después de avanzar a esa altura unos buenos 300 metros, se paró de nuevo. El aterrizaje fue bastante accidentado.



Mientras algunos guardianes empujaban el aparato hacia el hangar, tuvimos que abando-

nar el lugar. Más tarde, "la cosa" voló de nuevo, logrando esta vez alcanzar el final del aeródromo.

Después anoto en mi libro de vuelo las personas allí presentes del FSS C14: Gruppenfluglehrer (profesor de vuelo del grupo) Ofw Michelsen; Fluglehrer (profesor de vuelo) Uffz Kohl und Buhler; Flugschüler (alumos de vuelo) Ogefr Klassmann, Kleiner, Müllers, Pfäffle, Schenk, Seifert, Siebert, Squarr, Stahn, Weinberger, Zöbele, Gefr, Hering, Koza, Sitzwohl, Voss y Waluda."

Ciertamente los mismos redactores de Flugzeug se muestran cautos con el informe, ya que *"el aparato descrito por estos observadores es la antítesis de los descritos por Schriever, Habermohl, Miethe y Bellonzo con sus grandes dimensiones fundamentales"*. Y no les falta razón a estos expertos alemanes, ya que es sabido por todos los expertos en aeronáutica que durante la historia de la aviación nazi se construyeron al menos dos aviones de ala circular y se diseñaron otros quince, aunque cabe la posibilidad que el objeto supuestamente ensayado en el aeródromo de Prag-Gbell fuese uno de esos prototipos destruidos por los alemanes para evitar que cayesen en manos de los aliados tras la derrota del III Reich.

La historia de los "platillos volantes" alemanes, obviando antecedentes antes mencionados como los diseños de August Wilhelm Zachariae, se inicia con el meritorio Alexander Lippisch, quien desde principios de 1939 desarrolló para la Messerschmitt de Augsburg su caza-cohete con ala delta Me-163, que llegó a construirse en serie e hizo investigar en el túnel de viento de AVA en Göttingen los trabajos de ala circular durante 1940-41, aunque sin alcanzar en este caso resultados demasiado espectaculares.

También a finales de los años treinta otro alemán diseña aeronaves de planta circular, más interesante, si cabe, que los de Zachariae. Se trata del agricultor de Machern (cerca de Leipzig) Arthur Sack.

Sack, aficionado al aeromodelismo, decidió abandonar las especulaciones sobre "platillos volantes" y ponerse manos a la obra con la construcción de uno de esos modelos. Según publicaban las revistas aeronáuticas alemanas e inglesas Luftfahrt International, Air International o RAF Flying Review, que reproducían fotografías de este "OVNI nazi", nunca se supo qué inspiró a Sack a ponerse manos a la obra con su extravagante proyecto, pero ahí está su "platillo volante": un avión de forma circular plana, con los colores alemanes de la Luftwaffe, del que tan sólo se conservan dos fotografías sin más datos.

POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA

Por primera vez en la historia desvelamos los misterios de la magia ritual. Cambia tu vida con la magia. Pon el mundo en tus manos con los RITUALES PARA SER FELIZ.

PUBLICIDAD

RITUALES PARA ATRAER EL AMOR O AL SER QUERIDO
CONSIGUE INCLUSO FISICAMENTE A LA PERSONA QUE DESEES
Ref.: PP-1

RITUALES PARA ATRAER DINERO Y TRABAJO
TEN TODO EL DINERO QUE NECESITES
Ref.: PP-2

RITUALES PARA LA PROTECCION PERSONAL O FAMILIAR
MANTENTE A SALVO DE LA MALA SUERTE O LA DESGRACIA
Ref.: PP-3

RITUALES PARA ALEJAR EL MAL DE NUESTRAS VIDAS
DESTRUYE EL MAL DONDE QUIERA QUE ESTE
Ref.: PP-4

Si quieres conseguir
AMOR, DINERO, PROTECCIÓN O ALEJAR EL MAL,
te ofrecemos EN VIDEO los rituales para conseguirlo. Sólo los podrás adquirir llamando al

(93) 212 10 66
de 9 a 13.30 horas y de 16 a 19.30 horas Excepto Sábados y Festivos
NO RECOMENDADOS PARA MENORES DE 18 AÑOS

Primer Plano 4.990 Ptas. UNIDAD I.V.A. INCLUIDO
ENVIO GRATUITO

POR LA COMPRA DE LOS CUATRO TITULOS RECIBIRAS TOTALMENTE GRATIS UN LUJOSO ESTUCHE PARA ELLOS

El "platillo", de impecable estampa marcial, presenta una cúpula similar a la del antiguo Me-109 (estrella de los cazas de la Segunda Guerra Mundial). La existencia de una hélice de madera y de un rígido espolón hace suponer que esta aeronave pudo ser pensada como digno oponente a los Mustangs, Thunderbolts y los populares Spitfires aliados.

En la Alemania del siglo XIX el matemático y teórico de la aviación August Wilhelm Zachariae experimentó ya con modelos de ala circular.

AS6, HISTORIA DE UN "OVNI" NAZI

La presentación pública del "platillo volante" de Sack se efectuó durante la celebración del *"Primer Certamen Nacional de Aeromodelos con Motores de Combustión"*, celebrado el 27 y 28 de Junio de 1939 en Leipzig-Mockau (Alemania). El ingenio medía 1.250 milímetros y pesaba cuatro kilogramos y medio, siendo impulsado por un motor Kratmo-30 empotrado, de 0,65 c.v. y 4.500 r.p.m. con un rotor de 600 milímetros de diámetro.

Los participantes en el concurso, desarrollado prudentemente a puerta cerrada, debían cubrir un recorrido de ida y vuelta utilizando un mecanismo de dirección lo más sencillo posible. Sin embargo, este primer intento de utilización de pequeños modelos con fines tácticos de reconocimiento resultó un estrepitoso fracaso. La mayoría de los modelos, equipados con el llamado "aparato autoguiado", y sus respectivos motores, mostraron sus peores cualidades.

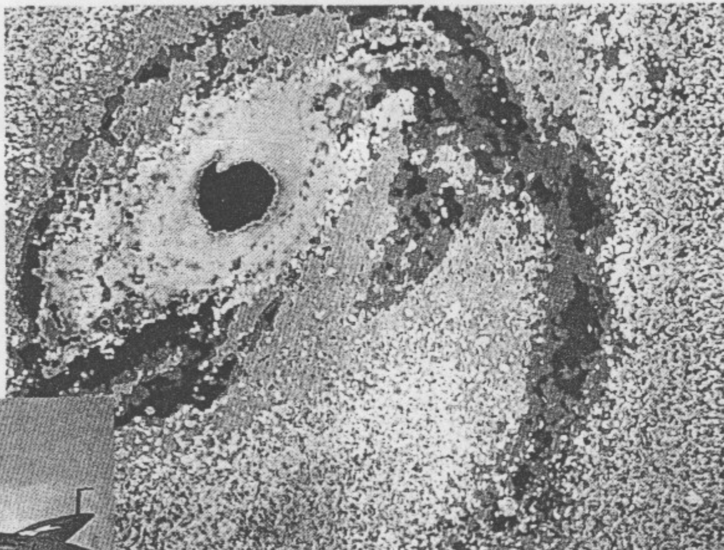
El único modelo verdaderamente teledirigido, fabricado por Sinn, se rompió en la salida; y otro, que tenía una turbina de vapor, hecho por Soll, se incendió. Un desastre.

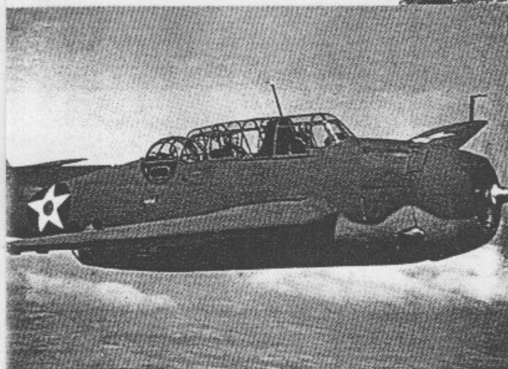
Sack no se libró de la racha. Su "platillo

"volante" no fue capaz de despegar del suelo y, finalmente, tuvo que ser lanzado al aire por el mismo Sack. Tras ese "despegue de emergencia" el modelo realizó un vuelo estable de unos cien metros, llegando a la meta a duras penas. Tras esa experiencia Sack perfeccionó su diseño para vuelos más rápidos y largos.

El mítico "caza milagro" nazi, desarrollado por Focke-Wulf a primeros de los años cuarenta, es uno de los pocos diseños secretos alemanes que ha terminado desarrollándose en aeronaves militares modernas.proyecto alemán.

Pese a todo, Arthur Sack tuvo mucha suerte, ya que entre los asistentes al certamen se encontraba el General-Ministro del Aire Udet, quien resultó impresionado por la idea de desarrollar una aeronave circular. Udet resultó ser un gran partidario de la utilización bélica de los "platillos volantes", asignándoles la misma función defensiva desarrollada hasta entonces por los globos. Entusiasmado, este militar prometió a Sack *"allanarle el camino para posteriores investigaciones"*.





EL CAZA-MILAGRO

El fantástico "caza milagro" de Focke-Wulf es uno de los pocos diseños secretos alemanes que ha terminado desarrollándose en aeronaves militares modernas.

Su historia comenzó en 1942. En la Memoria de la investigación aeronáutica alemana de ese año apareció un informe del Centro de Pruebas Aerodinámicas de Göttingen con el título de El ala motriz. En este informe los autores, E. von Holst, D. Küchemann y K. Solf examinaron la posibilidad de concebir una aeronave que combinase los órganos de propulsión y de elevación, partiendo del vuelo de la libélula como fuente de inspiración.

La idea originaria era la de un potente grupo motopropulsor, montado en el fuselaje, que debería accionar dos hélices contrarrotatorias de un gran diámetro. El turbopropulsor, ligero y sencillo, aún no se había desarrollado.

El doctor Sänger trabajaba desde 1941 en toberas a reacción que desarrollaban el adecuado empuje de despegue.

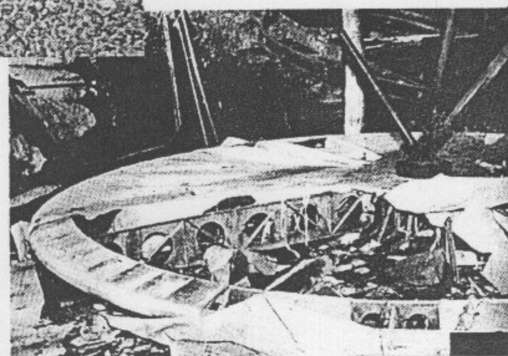
En la sección de dinámica de los gases de Focke-Wulf trabajaba un equipo, bajo el mando del doctor Pabst von Ohain, en un estatorreactor del tamaño mucho menor que las convencionales toberas Lorin. Además, la Focke-Wulf intentaba reducir el consumo y el empleo de combustibles de baja calidad, tales como el aceite de brea o alquitrán de lignito.

En 1982 la prestigiosa revista aeronáutica Avión Revue Internacional publicaba un extenso artículo G. Sengfelder sobre el "caza milagro", en el que refiere algunas de sus características.

Sengfelder explicaba cómo se ensayaron tres disposiciones diferentes de la cabina del piloto y de la suspensión del ala motriz, resultando como óptima la versión con la cabina situada en la parte delantera y la colocación del ala motriz a la altura del 37 por ciento de la longitud del fuselaje. La estructura de éste, como bien señalaba Sengfelder, era un tubo del diámetro del cojinete del ala motriz. Por una parte, este tubo debía ser el principal elemento portante, y por otra, alojar el tren de aterrizaje principal. Alrededor del tubo se dispondrían los depósitos de combustible. De ese modo, el forro exterior quedaba reducido a puro revestimento. Los mandos y la mecánica del tren de aterrizaje estaban alojados de forma protegida en el interior.

Sin embargo, y pese a que la versión oficial pretende que "el caza milagro" nunca llegó a desarrollarse, lo cierto es que en EE. UU., donde fue

Aunque las versiones oficiales indican que "el caza milagro" nunca llegó a desarrollarse, lo cierto es que en EE.UU. se construyeron al menos dos aviones sospechosamente similares al revolucionario proyecto alemán.



a parar la información requisada a los nazis, se construyeron al menos dos aviones sospechosamente similares al revolucionario proyecto alemán.

Se trata del "Tailsitter" Lockheed XFV-1 y del Convair XFY-1 "Pogo", ambos dotados de alas rígidas. Como propulsión servía en ambos casos la turbina Allison YT40-A-14 de 5.850 CV y dos hélices de marcha opuesta de 4,88 metros de diámetro. Aunque las pruebas de vuelo podían concluirse con resultados relativamente buenos, la Armada de los EE. UU. no se interesó por el "despegue de cola" y el proyecto fue abandonado. Al menos, como siempre, esta es la versión oficial... ❖